
広陵町地域公共交通計画(一部改定)【抜粋】

令和6年4月
広陵町

大項目	小項目	現況整理 (S)強み (W)弱み (O)機会 (T)脅威	分析結果
公共交通	広陵元気号	<ul style="list-style-type: none"> ・広陵元気号は、町のコミュニティバスとして国の「地域内フィーダー系統確保維持費補助金」を受け、3路線で運行しています。中央幹線は近鉄大和高田駅及び国保中央病院などの町外施設、北部支線は町内の公共施設、商業施設及び近鉄箸尾駅、南部支線は町内の公共施設、商業施設及び近鉄大和高田駅に接続しています。 広陵元気号は通勤・通学のほか、買い物や通院に利用されています。 ・広陵元気号は地域間幹線系統である奈良交通路線バス（高田新家・イオンモール線）が運行しており、広陵元気号は「近鉄大和高田駅」「広陵平尾」「エバグリーン広陵店前」などで当該路線に接続し、地域内フィーダー系統路線としての役割を担っています。 ・大部分のバス停において利用者が少ない状況であり、年間で5,000万円以上を町の一般財源から支出しており、年間で町民1人当たりにつき1,451円（令和2年度）を町が負担していることとなります。 (W、O) 広陵元気号では利用者数の少ないバス停が多い→見直しの検討 (W) 町民負担が多い ・地区・バス停によって利用者数の偏りがあります。 (S、W) 地区・バス停による利用者数の偏り 	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な公共交通サービス提供のため、路線のあり方を含め、利用者増につながる施策展開が求められています。 ・利用者が少ないバス停も存在するため、運行方法等の見直しが必要となります。

【将来の地域公共交通ネットワーク】

本町のめざすべき地域公共交通ネットワークを下記のとおり定めます。

■将来の地域公共交通ネットワーク構築の基本的な考え方

自家用車への過度の依存により公共交通の利用が進んでいない状況や、将来の少子高齢化社会の進展をはじめとする町を取り巻く脅威に対し、現在の町が有する公共交通の強みを活かすことで対抗するため、他のサービス等と差別化を図り、**公共交通が移動手段として「選択」できる**地域公共交通ネットワークを構築することで、誰もが「笑顔で出かけられるまち」をめざします。

■将来の地域公共交通ネットワークについて

今後増加が予想される75歳以上の後期高齢者や妊産婦等の移動手段確保等が必要であり、福祉・保健分野と連携した福祉・医療施設への輸送強化を図るため、新たに自家用有償旅客運送の導入やタクシー利用の補助を実施します。

また、企業バスとの連携等、多様な交通手段を総動員することで、地域公共交通ネットワークの拡充を図ります。

戦略の基となる町を取り巻く強み・脅威

- | | |
|------------------------|---------------------|
| ・ 福祉・保健分野との連携による交通弱者対策 | ・ 商業施設との連携強化による移動促進 |
| ・ 奈良交通路線バスの運行 | ・ 福祉・医療施設への輸送強化 |
| ・ 利用環境の向上 | |

■再編方針

現在の奈良交通路線バス及び広陵元気号の維持・改善を図りつつ、新たな交通手段として自家用有償旅客運送の導入及び交通弱者支援のためのタクシー補助や企業バス・病院バスとの連携等、多様な交通手段を総動員することで、地域公共交通ネットワークの拡充を図ります。

各公共交通の再編方針

▷奈良交通路線バス

(真美ヶ丘地域)

- 既存路線以外の地域からの近鉄五位堂駅への接続強化及び既存路線の見直し（町内移動）による日中の利用増を図るため、運行事業者に働きかけます。

(在来地域)

- 広陵元気号との連携を強化するなど、利用促進を図るため、運行事業者に働きかけます。

▷広陵元気号※(維持・改善)

- 近鉄大和高田駅への接続は維持しつつ、利用者の少ない支線は、日中の運行方法を予約型の自家用有償旅客運送へ移行します。
- 路線バスや近隣市町の公共交通等との連携を図ります。

※地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金対象路線

▷自家用有償旅客運送（福祉有償運送・交通空白地有償運送）の導入

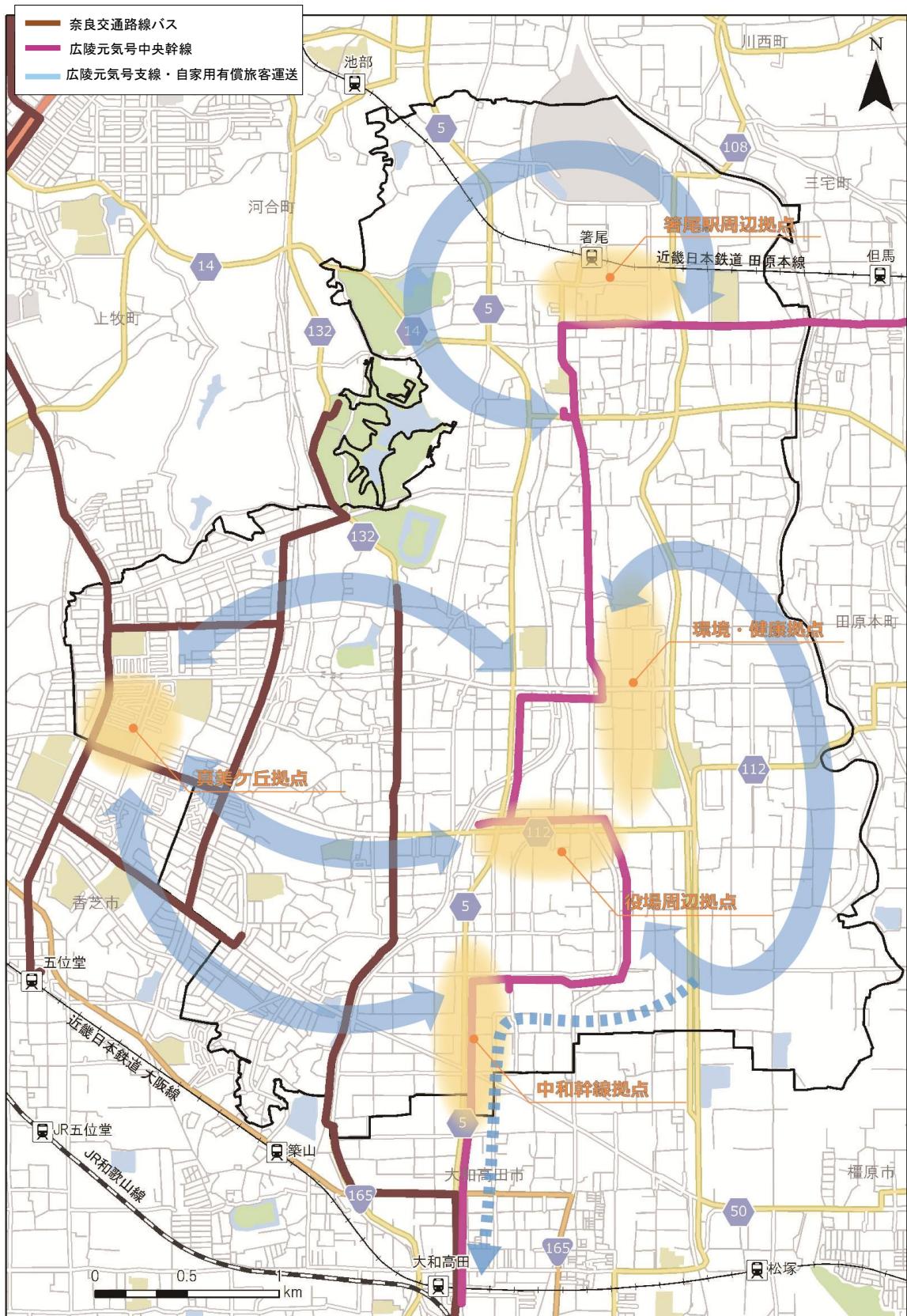
- 事前登録制とし、非定時・非定路線の予約型乗合運行を実施します。

▷タクシー補助

- 交通弱者等の移動を支援するため、交通弱者等の移動に支援が必要な人を対象としたタクシー補助の導入を検討します。

▷多様な輸送手段

- 企業誘致による企業バス、病院の送迎バス等の運行・連携を検討します。



図：再編後の地域公共交通ネットワークイメージ

5－2 実施する事業の概要

1	地域公共交通ネットワークの構築		
積極化戦略	弱点強化戦略	差別化戦略	防衛戦略

【事業目的】

現在運行している広陵元気号については、認知度は高いものの、実際利用している人はアンケート調査では5%未満と少ない状況です。また、奈良交通路線バスについても、アンケート調査では、利用している人は2割程度であり、利用者数は平成26年度から令和元年度までは微増傾向であったものの、新型コロナウイルス感染症拡大などの影響で令和2年度は前年度比約-22%と大きく減少しています。アンケート調査において、路線バス及び広陵元気号ともに「運行ルート」、「便数」及び「乗り継ぎのしやすさ」など、運行に関わるサービスの拡大が求められていますが、利用実績からほとんど利用されていないバス停もあり、町民の意向と利用実態が乖離した状況です。

一方で、今後の脱炭素社会の実現に向けて自家用車に過度に頼らないまちを形成するためには、広陵元気号をはじめとした公共交通は必要不可欠な移動手段となり、既存の公共交通（鉄道、バス、タクシー）間での連携による利用増進も必要です。さらに本町のベッドタウンとしての機能維持、今後の高齢化の進展、要支援者や免許返納者など、公共交通を必要とすると考えられる人への移動手段の確保や自家用車から公共交通への移動手段の転換が必要です。

そのため、利用実態を踏まえつつ、利用者のニーズに柔軟に対応するため、広陵元気号の定期的な見直しをはじめ、各種公共交通機関等との連携を行うことにより、本町に合った地域公共交通ネットワークを構築し、移動しやすい環境づくりを行います。

なお、広陵元気号（中央幹線・自家用有償旅客運送）については、現在、地域公共交通確保維持事業における地域内フィーダー系統として国からの補助を受けて運行しています。今後も広陵元気号は後記のとおり、地域公共交通ネットワークを構成する重要な移動手段としての役割を担っている一方、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

【事業概要】

- ・ 広陵元気号のルート・ダイヤ・運賃等の定期的な見直し
- ・ 各種公共交通機関との連携強化（ダイヤ等）
- ・ 自家用有償旅客運送（福祉有償運送・交通空白地有償運送）の導入
- ・ 企業バスなどの多様な輸送手段の導入可能性についての調査・検討
- ・ 民間主体で運行している輸送手段との連携
- ・ 主要駅へ接続する地域公共交通ネットワークの維持・充実
- ・ タクシー補助制度導入について協議・検討

自家用有償旅客運送制度の概要(資料:国土交通省)

公共交通は、旅客自動車運送事業として、事業用の緑ナンバー(運行は許可制 2種免許が必要)ですが、自家用有償旅客運送は、一定の条件のもと、自家用の白ナンバー(運行は登録制 1種免許でも講習を受けることで運転が可能)で運行を行うものです。

自家用有償旅客運送制度（平成18年創設）

- 遠隔地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活維持に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によつて提供されない場合に、例外的に市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度
- 輸送の安全(運行管理体制、運転者の要件等)や利用者の保護(収受する対価の掲示義務等)に係る規定を設けることにより、安全かつ安心して利用できるサービスの普及を促進

自家用有償旅客運送

※実施団体数は平成27年3月31日時点

住民等のための「自家用有償旅客運送」 (市町村運営有償運送(交通空白)、公共交通空白地有償運送)

交通空白地域において、住民等の移動手段の確保を目的として、地域の関係者の合意に基づき、市町村、NPO等が自家用自動車を使用して、有償で輸送



実施団体数: 市町村運営有償運送(424団体)
公共交通空白地有償運送(95団体)

身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」 (市町村運営有償運送(福祉)、福祉有償運送)

福祉タクシー等による輸送サービスが提供されていない地域において、身体障害者等の移動手段の確保を目的として、地域の関係者の合意に基づき、市町村、NPO等が自家用自動車を使用して、有償で輸送



実施団体数: 市町村運営有償運送(118団体)
福祉有償運送(2432団体)

【スケジュールと実施主体】

実施事業	実施主体	短期					中期 R9-R13	長期 R14-
		R4	R5	R6	R7	R8		
地域公共交通ネットワークの構築	広陵町 交通事業者 社会福祉協議会	検討	実施					

【広陵元気号運行系統一覧】

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業の活用	位置付け・役割
中央幹線	近鉄高田駅	はしお元気村・真美ヶ丘センター等	近鉄高田駅	一般乗合旅客自動車運送事業	定時定路線	広陵町運行事業者	フィーダー補助	町外へのアクセス(通勤・通学等)確保するための地域内フィーダー系統
自家用有償旅客運送		広陵町全域 大和高田市大谷地域の一部 田原本町宮古地域の一部		自家用有償旅客運送	区域運行	広陵町(運行は(株)愛和に委託)	フィーダー補助	日中の町内移動(通院・商業施設)及び幹線系統へのアクセスを確保するための地域内フィーダー系統

6 計画の達成状況の評価

6-1 基本的な考え方

本計画の事業推進にあたっては、P D C A サイクル（計画（Plan）、実行（Do）、評価（Check）、改善（Action））による評価、改善の仕組みを実施します。

評価は、本計画上で定めた数値目標と実績値の比較に加えて、各実施事業の実施状況の成果についても対象とします。

6-2 目標値の設定

目標値は、基本戦略に基づく計画の目標の達成状況が客観的に評価できる指標として、下記に示すものとします。

表：目標値の設定

項目	評価内容	現況値	目標値 (令和8年度)	積極的戦略 【活用】	弱点強化戦略 【改善】	差別化戦略 【選択】	防衛戦略 【維持】
				◎ : 深く関係するもの	○ : 関係するもの		
全般	「道路・交通網の充実」に関して「やや不満・不満・非常に不満」と回答した人の割合	35.4% (令和2年度)	▼ 減少 30.0%	◎	○	◎	○
鉄道	鉄道利用者数	近鉄箸尾駅:37万人/年 近鉄大和高田駅: 301万人/年 近鉄五位堂駅: 519万人/年 近鉄松塚駅:21万人/年 (令和元年度)	↗ 増加 2%増	◎	○	○	○
	鉄道を月1回以上利用する割合	43.4% (令和3年度)	↗ 増加 46.0%	◎	○	○	○
	通勤・通学で近鉄大和高田駅及び五位堂駅へ自家用車(自分で運転及び家族の送迎)で移動している人の割合	近鉄大和高田駅 (行き) 33.4% 近鉄五位堂駅 (行き) 28.9% (令和3年度)	▼ 減少 近鉄大和高田駅 (行き) 30.0% 近鉄五位堂駅 (行き) 25.0%	◎	○	○	○
路線バス	路線バスを月1回以上利用する割合	20.8% (令和3年度)	↗ 増加 23.0%	◎	○	◎	○
	路線バスの運行路線数	真美ヶ丘線・ 王寺五位堂線 6路線 竹取公園東系統 1路線 (令和3年度)	→ 維持 真美ヶ丘線・ 王寺五位堂線 6路線 竹取公園東系統 1路線	◎	○	◎	○

項目	評価内容	現況値	目標値 (令和8年度)	積極的戦略【活用】	弱点強化戦略【改善】	差別化戦略【選択】	防衛戦略【維持】
				◎: 深く関係するもの	○: 関係するもの	◎: 深く関係するもの	○: 関係するもの
路線バス	路線バスの利用者数	真美ヶ丘線・ 王寺五位堂線 3,455人/日 竹取公園東系統 492人/日 (令和3年度)	↗ 増加 真美ヶ丘線・ 王寺五位堂線 3,500人/日 竹取公園東系統 500人/日	◎	○	◎	○
	路線バスの近鉄五位堂駅及び 大和高田駅接続便数	近鉄五位堂駅 325便 近鉄大和高田駅 40便 (令和3年度)	→ 維持 近鉄五位堂駅 325便 近鉄大和高田駅 40便	◎	○	○	◎
	路線バスの運行費補助額	高田新家線 1,325,000円 高田イオンモール線 2,982,500円 (令和2年度)	→ 維持 高田新家線 1,325,000円 高田イオンモール線 2,982,500円	◎	○	○	○
	路線バスに関する認知率	路線バスの運行82.3% バス停の位置 85.4% バス停名 68.9% バスのダイヤ 31.4% バスの運行ルート47.0% バスで行ける施設33.2% (平成30年度)	↗ 上昇 路線バスの運行90.0% バス停の位置 90.0% バス停名 70.0% バスのダイヤ 40.0% バスの運行ルート50.0% バスで行ける施設40.0%	◎	○	○	○

項目	評価内容	現況値	目標値 (令和8年度)	積極的戦略【活用】	弱点強化戦略【改善】	差別化戦略【選択】	防衛戦略【維持】
				◎: 深く関係するもの	○: 関係するもの		
広陵元気号	広陵元気号を月1回以上利用する割合	4.9% (令和3年度)	↗ 増加 7.0%	◎ ○ ◎ ○			
	広陵元気号の利用目的別利用者数	通勤・通学(駅) 15,016人/年 商業施設 13,103人/年 病院(国保中央病院) 903人/年 公共施設 13,575人/年 (令和2年度)	↗ 増加 20%増	◎ ○ ◎ ○			
	広陵元気号の運賃収入	総額:3,878,050円 (内訳) 現金:1,569,770円 ICカード:1,348,380円 スマホ決済:22,900円 回数券:937,000円 (令和2年度)	↗ 増加 4,600,000円	◎ ○ ◎ ○			
	広陵元気号の収支率	6.0% (令和2年度)	↗ 増加 7.0%	◎ ○ ◎ ○			
	広陵元気号の町民一人当たり負担額	1,451.0円 (令和2年度) ※令和2年度人口 35,059人	↘ 減少 1,444.0円	◎ ○ ◎ ○			
	広陵元気号の近鉄大和高田駅接続便数	26便 (令和3年度)	→ 維持 26便	◎ ○ ◎ ○			
	広陵元気号に関する認知率	広陵元気号の運行 96.3% バス停の位置 85.4% バス停名 68.9% バスのダイヤ 31.4% バスの運行ルート 47.0% バスで行ける施設 33.2% (平成30年度)	↗ 増加 広陵元気号の運行 100.0% バス停の位置 90.0% バス停名 70.0% バスのダイヤ 40.0% バスの運行ルート 50.0% バスで行ける施設 40.0%	◎ ○ ◎ ○			
	無関心層の取り込み (各種イベントや政策間連携時 や再編時に無料乗車券を配布)	無料乗車券回収枚数 1,250枚 (令和2年度)	↗ 増加 無料乗車券回収枚数 1,500枚	◎ ○ ◎ ○			

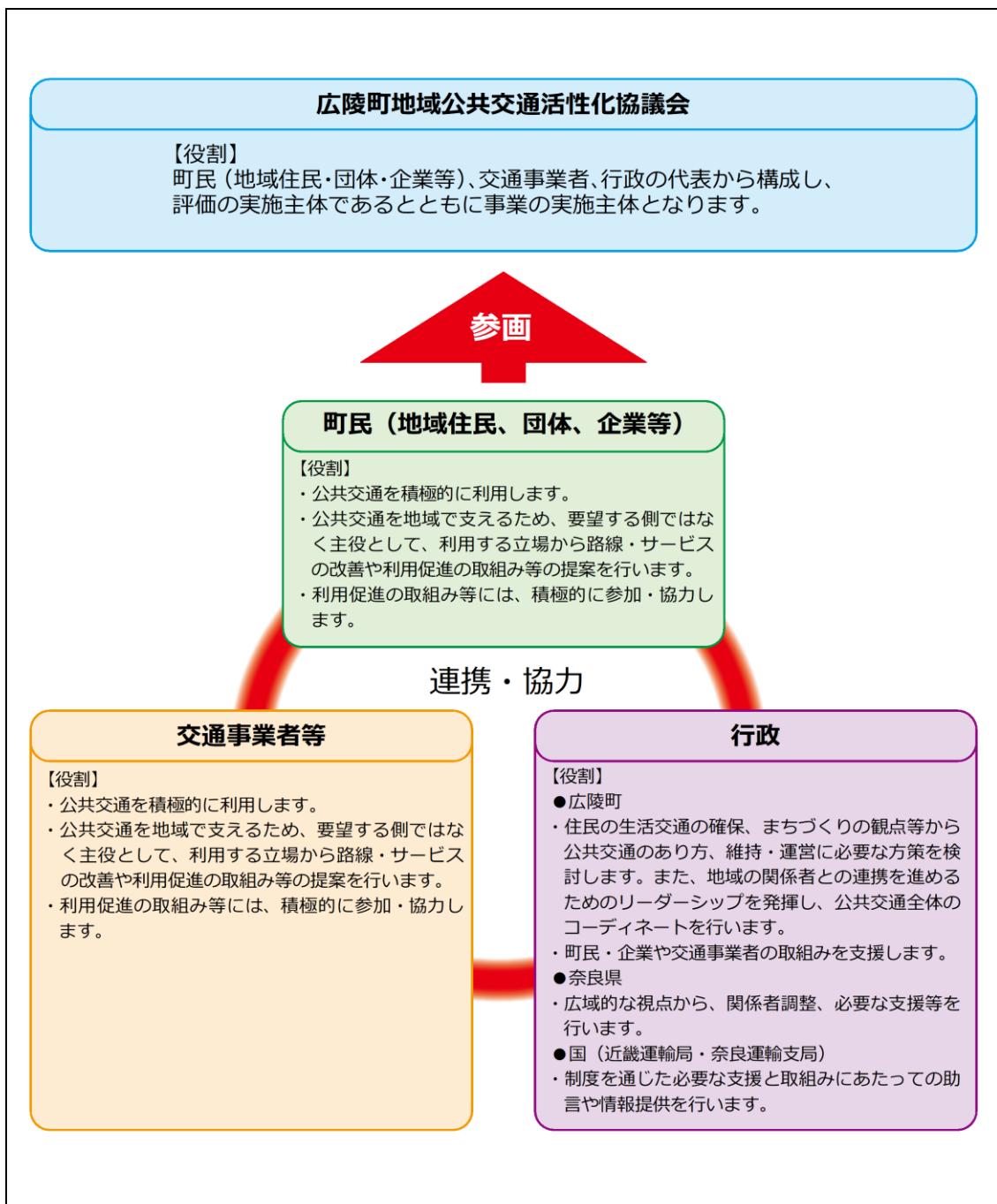
項目	評価内容	現況値	目標値 (令和8年度)	積極的戦略【活用】		弱点強化戦略【改善】		差別化戦略【選択】		防衛戦略【維持】	
				◎: 深く関係するもの	○: 関係するもの						
タクシー	タクシーを月1回以上利用する割合	5.2% (令和3年度)	↗ 増加 6.0%	◎	○	○	○	◎	○	○	○
連携強化	近隣自治体等との連携(乗入・乗継)数(累計)	1 (令和3年度)	↗ 増加 2	◎	○	○	○	◎	○	○	○
	交通事業者との連携・協働による公共交通の活用に向けた啓発活動回数	5回 (令和3年度)	↗ 増加 10回	◎	○	○	○	◎	○	○	○
	公民連携事業数(累計)	0事業 (令和3年度)	↗ 増加 1事業	◎	○	○	○	○	○	○	○
	商業施設との連携数(累計)	4事業者 (令和3年度)	↗ 増加 6事業者	◎	○	○	○	○	○	○	○
	商業施設との連携事業数(累計)	1事業 (令和3年度)	↗ 増加 3事業	◎	○	○	○	○	○	○	○
	広陵元気号ポイントカード回収枚数	719枚/年 (令和2年度)	↗ 増加 1,200枚/年	◎	○	○	○	○	○	○	○
	政策間連携事業数(累計)	0事業 (令和2年度)	↗ 増加 2事業	◎	○	○	○	○	○	○	○
情報発信・啓発	広報紙による公共交通関連記事数(年間)	6回/年 (令和3年度)	→ 維持 6回/年	◎	○	○	○	○	○	○	○
	情報発信媒体数(累計)	4媒体 (令和3年度)	↗ 増加 6媒体	◎	○	○	○	○	○	○	○
	経路検索サイトへの登録数(累計)	5サイト (令和3年度)	↗ 増加 7サイト	◎	○	○	○	○	○	○	○
	住民懇談会・ワークショップ等の開催数(年間)	0回/年 (令和3年度)	↗ 増加 2回/年	◎	○	○	○	○	○	○	○
	公民連携によるICT・デジタル媒体・デジタルコンテンツ等の活用講座数(累計)	0回 (令和3年度)	↗ 増加 5回	◎	○	○	○	○	○	○	○
	モビリティ・マネジメントの実施回数	6回/年 (令和3年度)	↗ 増加 10回/年	◎	○	○	○	○	○	○	○

項目	評価内容	現況値	目標値 (令和8年度)	積極的戦略【活用】	弱点強化戦略【改善】	差別化戦略【選択】	防衛戦略【維持】
				◎ : 深く関係するもの	○ : 関係するもの	◎	○
その他	町が運営する自家用有償旅客運送を月1回以上利用する割合	0 (令和3年度)	↗ 増加 7.0%	◎	◎	◎	◎
	高齢者運転免許自主返納者支援事業申請者数(累計)	157件 (令和2年度)	↗ 増加 500件	◎	◎	◎	○

6－3 評価の実施体制

●評価の実施主体

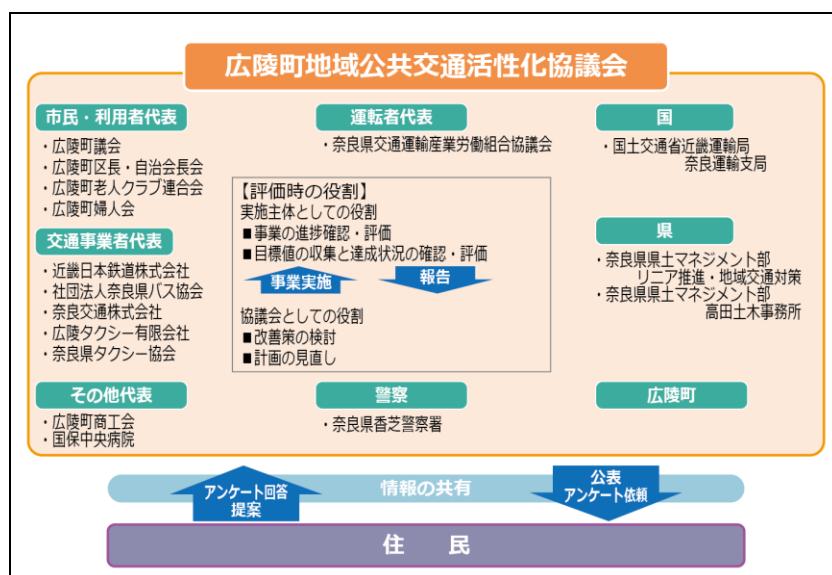
- ・ 広陵町地域公共交通活性化協議会が実施主体となります。
- ・ 広陵町地域公共交通活性化協議会は、町民（地域住民・団体・企業等）、交通事業者、行政の代表から構成されており、評価の実施主体であるとともに事業の実施主体でもあります。
- ・ 各主体においては、下図に示す役割を果たしながら、事業及び評価を行います。



図：各主体の役割

●事業実施状況及び目標達成状況の評価（年に1回程度実施）

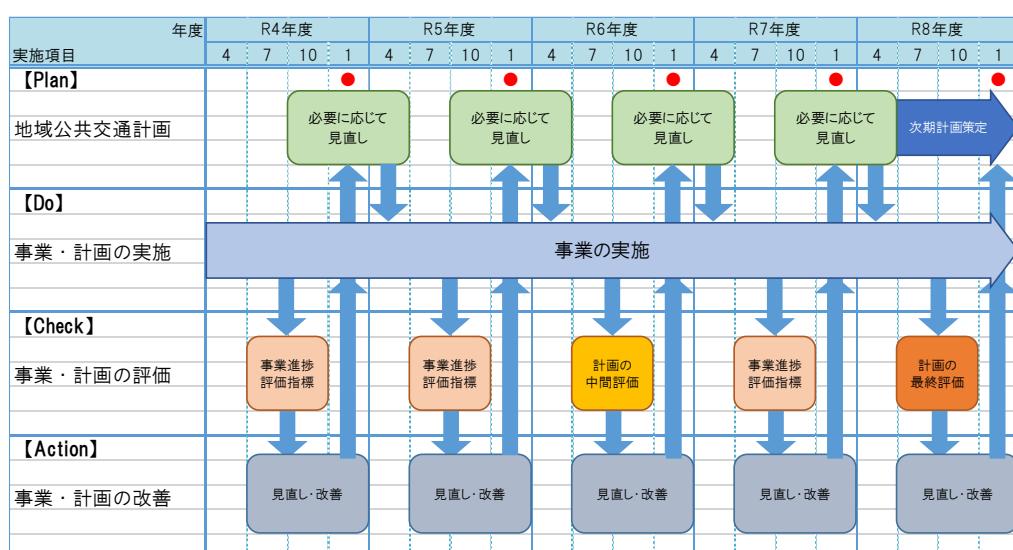
- 各事業の実施状況を毎年度評価します。実施スケジュールに対して的確に実施しているかどうか、どのような実施効果があったか、改善すべき事項などについて、事業主体となっているものが、毎年度進捗状況を確認・評価し、協議会に報告したのち、住民に公表します。
- 目標値との比較により、施策の達成状況を実施主体が検証します。アンケートの必要な項目については、中間評価時に検証します。
- 利用状況や目標達成状況を踏まえ、達成状況が順調でないと判断される場合には、その原因を探り、改善策及び設定指標の妥当性等について、協議会において検討し、事業主体が実施します。必要に応じて地域公共交通ネットワークを見直し、改善を図ります。



図：事業実施状況及び目標達成状況の評価体制

●評価・改善のスケジュール

- 評価・改善は、下記のスケジュールで行います。
- 計画目標については、令和8年度が目標年度ですが、令和6年度に中間の評価・改善を行います。



図：評価・改善のスケジュール